

Det var året 1933

av Stig Kernell

Och nu var han på gång igen - Charles Lindbergh, atlantflygaren från 1927. Nu hade han gjort ett kortare uppehåll för lunch på Frimurarehotellet tillsammans med sin hustru. De var på väg (6 sept.) med bil från Stockholm med okänd destination, förföljda av en starflock med journalister.



Charles och Anne Lindbergh

Intressant villebråd. Nu hade Lindbergh flugit över Atlanten för andra gången! (Det skulle bli tre varav två gånger tillsammans med sin fru). Det var karlatag! Dessutom visade det ju att flyget var någonting att ha... Det skulle inte dröja länge förrän Andersson och Svensson hade var sitt flygplan med vilka dom, fria som fåglar, kanske inte skulle flyga över Atlanten, men i alla fall krossa Roxen och Vättern.

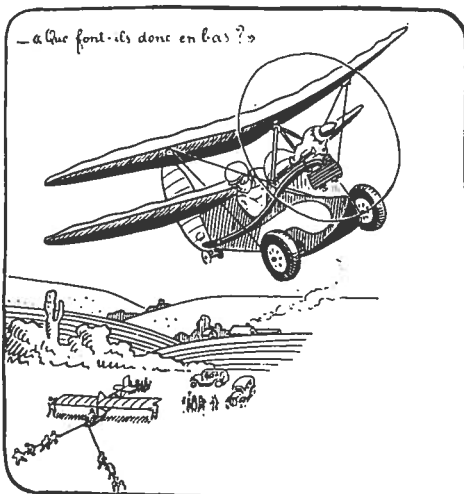
Trettioalets depression hindrade fortfarande utvecklingen. Det var fattigt, men drömmar hade man ändå råd med. Den ljusnande framtid är vår... De mest framsynta anade eller förstod att det var flygning man skulle satsa på.

Industrialismen hade redan hunnit visa vad den förmådde och hotade den nedärvda händigheten, men hade ännu inte dödat den. Den fattige hade inte råd att köpa en fabricerad flygmaskin - men det var väl inte uteslutet att han skulle kunna bygga en själv!? - Och skulle inte det lyckas - ja, då kunde han väl slå sig ihop med några andra och köpa en.

Men hembygge var nog i alla fall det som kittlade fantasin mest. Där fanns dock ett aber. Man bygger inte en flygmotor själv. En sån måste köpas. Så kom det sig att gamla motorer kom i svang. Några, så gamla att de var surplus från första världskriget. Och fick man inte tag i en sån, så fick väl en bil- eller motorcykelmotor duga.

Förresten fanns det något som hette segelflyg. Rykten från Tyskland berättade att det fanns dom därnere som hade hållit sig svävande som måsar i mer än en hel dag! Andersson och Svensson tog dessa uppgifter från Münchhausens ätteläggar, om inte med axelryckningar, så i alla fall med storögt tvivel. Det blev dock lite mera påtagligt när Sparmann, en i landet känd konstflygare och invandrare från Österrike for till Tyskland och lärde sig segelflyga. Han kom sedan hem med ett segelflygplan, packade upp det och flög fram och tillbaka över Öresund i augusti. Det var dock mera glid- än segelflygning eftersom ett motorflygplan hade bogserat upp Sparmann till flera tusen meters höjd. Vid samma tid kom det fram ett segelflygplan i Göteborg byggt av några teknologer på Chalmers under ledning av en ingenjör Bergwik. - Då hade man nästan glömt den famöse James Douglas Hamilton som bland mycket annat hade hållit på med glidflygningar på Hammars backar vid Ystad sedan 1926. Allt det här räckte inte till för att övertyga. Att sväva utan motor på himlen lät för fantastiskt för att vara sant.

Då väckte ryktena från Frankrike om en brevbärare Henri Mignet, som hade byggt ett litet folkflygplan "Flygande Loppa", mera uppseende. Det här var något som skulle passa svenska folket! Planet hade enligt uppgifterna redan flugit tio timmar. Det här kunde man bygga själv med billigt material och med enkla verktyg och det var inte större än att man kunde ha det i ett vanligt garage.



Mignet kom efter 1933 ut med en bok med filosofier om folkflyg samt med bygganvisningar och ritningar på sitt flygplan. Det hade till resultat att en verklig loppfeber bröt ut och snart skuttade många loppor upp i luften - för att då och då också komma ned som veritabla sådana. Efter några personskador och ståtliga ingripanden var landet åter feberfritt - och flygentusiasterna några erfarenheter rikare.

Men man behövde inte fara ända till Frankrike för att finna entusiaster. I Lindesberg fanns det en konstnär, David Klinberg-Jette, som hade knåpat ihop en revolutionerande konstruktion - ett turbinplan. Det liknade mest en autogiro och var försett med flottörer. Det lyckades dock inte provflygaren Nordwaeger att få upp det i luften. Jettes turbinplan föll ganska snart i glömska.

Det var som sagt depression. Politikerna skar ned flygvapnets anslag från tidigare 9 miljoner till 7,9. Civilflyget fick 60 000 kronor för att bygga upp flygradio och väderlekstjänst och Aerotransport hela 640 000 kronor i rent understöd. Men mest hjälpte man nog civilflyget genom att bygga en räckta nödländningsfält för nattpostflyget som nödhjälpsarbeten. Det blev Vängsö, Stigtomta, Norrköping, Hästholmen, Visingsö, Jönköping, Skillingaryd, Feringe och Skånes Fagerhult.

Nattpostflyget behövde aldrig använda dessa fält, åtminstone inte de som låg utanför stadsbebyggelse, men de gav den säkerhet och trygghet som behövdes. Fälten kom att få stor betydelse för civilflygentusiasterna - och varför inte också för flygvapnet.

Med samma motiv, sysselsättning för arbetslösa, satte man detta år också spaden i backen för Bromma flygplats. Detta, till synes efter ändlösa diskussioner som hade börjat minst tio år tidigare när Göteborgarna invigde sitt Torslanda 1923 och Malmöborna Bulltofta 1924. (Bromma invigdes 1936).

Officiellt sades penningbrist vara orsaken till att stockholmarna fick vänta så länge på sin flygplats, men det fanns också andra motiv. Man hade sin sjöflygstation på Lindarängen och visste inte med säkerhet om framtidens trafik skulle baseras på sjö eller land. Flygfolket visste att det skulle bli på land, men inte politikerna. De visste heller inte om det skulle bli luftskepp eller flygmaskiner i ett framtida flygtrafiknät. Blev det luftskepp så skulle det inte behövas några stora flygplatser. Tyskarna hade sedan länge reguljära flyglinjer med luftskepp. Man flög till och med efter tidtabell över Atlanten. Detta var före Hindenburgkatastrofen som inträffade 1937 och som blev luftskeppstrafikens dödsstöt.

Sveriges internationella flygtrafik hade sitt fäste i Malmö och utfördes huvudsakligen av det svenska ABA, det holländska KLM och det tyska Lufthansa. När man undersökte vilka människor som flög, så visade det sig att det till övervägande delen var stockholmare. Man skulle därför kunna säga att stockholmare av traditionen alltid vill ha lite avstånd till sina flygplatser. Visserligen hade man, som sagt, sitt Lindarängen, varifrån man skvimpade iväg med hydroplan mot Åland eller Finland, men behovet av en rejäl landflygplats i stockholmsområdet var nu mycket stort.

Trots allt var utvecklingen snabb. Det var bara drygt tjugo år sedan man hade fått se den första flygmaskinen i Sverige. Men det var ännu långt kvar innan flygningen skulle smälta in i samhället. Dom flesta ha-

de ännu inte sett ett flygplan på moder jord, trots att flygets riksevangelister, rundflygarna Herrström och sedan Ahrenberg hade gjort vad de kunde för att föra ut flyget i bygden.

De här rundflygarna och yrkesflygarna i gemen, både militära och civila, hade en knaper och långt ifrån glamorös tillvaro. Flyget var en liten smal sektor där endast de duktigaste förmådde klå sig fast. Det gjorde de med sparsamhet, skicklighet och list. Flygvapnet reducerade sin personal i takt med de minskade anslagen och dom som frigjordes trängde sig in i den civila sektorn där man slogs för brödfödan. Outvecklade materiel och säsongerna var de stora problemen. "Det här landet skulle stängas vintertid" var ett talesätt i den tid då det var oflygbart från senhösten till våren. Att man slogs mot omständigheterna på tröskeln till en ny, mycket bättre flygvärld anade man inte. Man märkte knappast några framsteg därför att man var för hårt upptagen i kampen för tillvaron. Så kom det sig att skickliga män sökte sig till utlandet eller började ägna sig åt jobb som låg vid sidan om, eller utanför den vanliga flygverksamheten.

När tysken Bucker efter ett tiotal år i Sverige sålde sitt "Svenska Aero" på Lidingö 1932 till ASJA i Linköping, för den skicklige konstruktören A J Andersson med till Tyskland. Han konstruerade där de världsberömda Buckerflygplanen och återvände inte till SAAB i Linköping förrän när kriget bröt ut 1939. Den fantasirike och redan legendariske Ahrenberg blev filmskådespelare! Jodå, first lover mot Aino Taube i filmen "Luftens vagabond", regiserad av Weyler Hildebrand och producerad av Europafilm 1933. Titeln fick filmbolaget från Ahrenbergs bok "Bolivar, luftens vagabond" (som kom ut 1931 på Schildts förlag). Gudskelov så återvände Ahrenberg till flygningen. Scenen var inte hans rätta element. Däremot var han en mycket bra författare med flera tidskriftsartiklar (några i Exuperystil) och böcker "Bolivar..." och "Ett flygarliv" (Allhems 1957) bakom sig. Den sistnämnda en av de bästa flygböcker som har givits ut här i landet - översättningar inräknade. Ahrenberg var faktiskt bättre författare än flygare - och han var obestriddligen en av landets bästa flygare! Sic.

Vad folk visste om flyg vid den här tiden det var vad de sett på bio eller läst i tidningarna. Journalisterna var väl medvetna om att flygskildringar i alla former intresserade. Flyg var fortfarande lite överkligt. Artiklar om spökflygningar började komma det här året (för att kulminera 1934). Flyg gav också en air av Jules Verne. Det spann man på - och att flygarna var dödsföraktande dårfinckar. Detta understöddes av att det var hjältarnas tid. Man skulle tävla, vinna och varför inte offra sitt liv för ideal och Fädernesland. Flygare var heroer som balanserade på randen till dödsfara. - Fast ibland räddade dom sig med fallskärmar när dom inte störtade och dog med råge. Det gav lättskrivna spaltmetrar där äldre kunde få gotta sig i detaljrika haveriskildringar eller sjunka in i ar-

LUFTENS VAGABOND

EN SVENSK FILM I NY STIL MED
KAPTEN ALBIN AHREMBERG

AINO TAUBE
ÅKE OHBERG
RAGNAR WIDESTEDT

RÉGI:
WEYLER HILDEBRAND

PRODUKTION:
AERO-FILM

ENSAMRÄTT: A-B. EUROPA-FILM

Bilden lånad ur boken "På filmens vingar" av Bertil Skogsberg. Bra Böcker 1981.

tiklar om sentimentala praktbegravningar. Yngre fick identifiera sig med hjältar som von Schinkel eller Lindskog som hade räddat sig med fallskärm det här året eller med konstflygaren Söderberg som visade upp sin eminenta skicklighet på uppvisningar. - En sån skulle man vara! Tänk om man skulle bli flygare?

Vid den här tiden var möjligheterna till flygutbildning rätt så begränsade. Antingen kunde man söka sig till flygvapnet, och det var inte många som det fanns plats för där, eller också kunde man gå med i en flygklubb med utbildning i sin verksamhet. - Det fanns bara tre; i Stockholm, Göteborg och Malmö. - Och de hade en mycket begränsad kapacitet på cirka tio nya certifikat och fem till tio förnyanden vardera per år.

Flygklubben i Stockholm hade två öppna Tiger Moth-plan. Malmö och Göteborgsklubbarna hade var sitt. Göteborg hade dessutom en Avro Avian som liknade Motharna.

Moth-flygplanen hade flygklubbarna fått, eller fått låna av Svenska Luftfartsförbundet (SLF) som hade bildats 1927. Då fanns redan Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), också enriksorganisation. Den hade bildats redan 1900 med namnet Svenska Aeronautiska Sällskapet. Det var på den tiden som man endast flög med ballonger. 1918 fick man förgylla namnet och blev *Kungl. Svenska Aeronautiska Sällskapet* och 1921 tog man namnet Kungl. Svenska Aeroklubben, som man heter än i dag. De här båda riksföreningarna konkurrerade med varandra, vilket inte var bra. Det här året, 1933, slog man ihop dem, vilket skulle visa sig vara till gagn för flygklubsverksamheten i landet.

Nu fanns det så många flygintresserade människor som ville lära sig flyga eller bygga flygplan att krav på intressegemenskap/flygklubbar började visa sig. Så kom det sig att Linköpings-, Jönköpings- och Buss- och Spårvägspersonalens (Sthlm) Flygklubbar bildades 1933. Tidigare fanns endast de nämnda riksorganisationerna samt klubbarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessutom hade Chalmers Segelflygklubb bildats 1932.

1933 bildades även Flygtekniska föreningen, en rikstäckande organisation.